



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 138 ]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 10, 2000/आश्विन 18, 1922

No. 138]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 10, 2000/ASVINA 18, 1922

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अक्टूबर, 2000

सं. टीएमपी/46/2000-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कंटेनर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय-सीमा' की परिभाषाओं के संबंध में दिनांक 23 दिसम्बर, 1999 से पूर्व-प्रभाव से तूतीकोरन पत्तन न्यास की दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/46/2000-टीपीटी

तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी)

.....

आवेदक

## आदेश

(सितम्बर, 2000 के 26वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कंटेनर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय-सीमा' की परिभाषाओं के संबंध में दिनांक 23 दिसम्बर, 1999 अर्थात् टीपीटी की दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन की तारीख से पूर्वप्रभाव से इसके दरों के मान में संशोधन करने के लिए तूतीकोरन पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. टीपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :—

- (i) पोत से तट और तट से पोत तक कंटेनरों के आयात और निर्यात का प्रहस्तन पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल में किया जाता है, जोकि पत्तन की सुरक्षा चारदीवारी के भीतर कार्य करता है। पत्तन का निर्यात और आयात कंटेनरों के लिए लदान करने और खाली करने का यार्ड भी सुरक्षा चारदीवारी के भीतर है।
- (ii) पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लिमिटेड के दरों के मान का अनुसोदन करते समय टीएमपी ने निर्देश दिया था कि पत्तन यार्ड और पीएसए एसआईसीएएल में कंटेनरों को रखने का निःशुल्क समय और कंटेनर किराया साथ-साथ लगाए जाएंगे।

- (iii) टीपीटी के दरों के मान के प्रावधानों के अनुसार :-
- (क) सुरक्षा चारदीवारी के भीतर और बाहर खाली और लदे हुए कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' की गणना प्रातः 6 बजे से अगले दिन के प्रातः 6 बजे के हिसाब से की जाती है, और
- (ख) कंटेनर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'अंतिम समय—सीमा' आयात के लिए घाट पर पोत से कंटेनर के उतारने और निर्यात के लिए कंटेनर यार्ड में कंटेनर के आगमन के समय से प्रारंभ होगी।
- (iv) पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल के दरों के मान के प्रावधानों के अनुसार :-
- (क) 'दिवस' निम्नानुसार 'अंतिम समय—सीमा' से 24 घंटे के आधार पर आरंभ होगा; और
- (ख) कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'अंतिम समय—सीमा' आयात कंटेनरों के लिए पोत से सभी कंटेनरों को पूरी तरह उतारे जाने के समय और निर्यात कंटेनरों के कंटेनर यार्ड में आगमन के समय से आरंभ होगी।
- (v) निःशुल्क समय और कंटेनर किराए के परिकलन के लिए टीपीटी और पीएसए एसआईसीएएल में 'अंतिम समय—सीमा' मानने और 'दिवस' की परिमाणा के संबंध में अलग—अलग प्रावधान होने के कारण प्रयोक्ताओं को एकसमान प्रावधानों की तुलना में अधिक किराया देना पड़ रहा है।
- (vi) उपर्युक्त कठिनाई का समाधान करने और प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय—सीमा' की परिमाणा को बदलने का प्रस्ताव किया जाता है, ताकि इसे पीएसए एसआईसीएएल के समनुरूप बनाया जा सके।

3. यह प्रस्ताव पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों और पीएसए एसआईसीएएल को उनकी टिप्पणियों के लिए परिधालित किया गया था। प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

#### तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स संघ (टीएसए)

वे इस प्रस्ताव पर पूर्णतया सहमत हैं।

#### पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लिमिटेड

उन्हें इस प्रस्ताव पर सिद्धांत रूप में कोई आपत्ति नहीं है। उन्होंने निम्नलिखित मुद्दों पर विचार करने का अनुरोध किया है :-

- (क) निःशुल्क भंडारण अवधि के समाप्त होने पर निर्यात लदान वाले और खाली कंटेनरों के लिए भंडार किराया कंटेनर के यार्ड छोड़ने के समय तक न होकर, बल्कि पोत के बर्थिंग के वास्तविक समय तक परिकलित किया जाएगा।
- (ख) लाइसेंस करार के अनुसार पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल को सभी कंटेनर पोतों का प्रहस्तन करना होता है, इसलिए अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण की कोई आवश्यकता नहीं है। यदि कोई कंटेनर उनका टर्मिनल छोड़ता है, तब पोतांतरण की स्थिति समाप्त हो जाती है। यदि भविष्य में अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के आधार पर कोई पोतांतरण होता है, तब ठहरने के कुल समय का परिकलन पहले वाहक द्वारा उत्तराई पूरी होने से लेकर दूसरे वाहक के बर्थिंग के वास्तविक समय तक के आधार पर परिकलित किया जा सकता है।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएसएएलए)

- (क) पीएसए एसआईसीएएल के पास बक्सों की टीपीटी परिचालित क्षेत्र से होकर कुलाई करने की बजाय सीधे ही प्राप्त करने और सुपुर्द करने के लिए पर्याप्त स्थान होना चाहिए था, इसके कारण लागत और कठिनाईयां बढ़ रही हैं।
- (ख) 'दिवस' को 00:00 बजे से 23:59 बजे के रूप में परिमाणित किया जाना चाहिए, जोकि एक अंतर्राष्ट्रीय मानदंड है।

- (ग) यदि आवश्यक हो, निःशुल्क समय बदला जाना चाहिए और उपर्युक्त परिमाषित 'दिवस' के साथ अबतरण के दिवस से अगले दिवस से वसूली पर विचार किया जाए ।
- (घ) उत्पादकता में सुधार द्वारा धन का मूल्य प्रदान करने पर अधिक जोर दिया जाए ।

#### सीमाशुल्क लाइसेंस धारक एजेंट्स संघ (सीएलए)

वे टीपीटी द्वारा किए गए प्रस्ताव से पूर्णतया सहमत हैं ।

#### भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

उन्हें टीपीटी के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है ।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

उन्हें टीपीटी के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है ।

#### तृतीकोरन कूली संघ (टीएसए)

वे प्रस्ताव का स्वागत करते हैं और इसका पूर्ण समर्थन करते हैं ।

#### तृतीकोरन वाणिज्य एवं उद्योग भंडल (टीसीसीआई)

उनकी ओर से कोई टिप्पणी नहीं है ।

4. टीपीटी से कुछ मुद्दों पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । टीपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिए हैं :—

- न तो टीपीटी के 1999 के दौरान अधिसूचित दरों के मान और न ही पिछले दरों के मान में अंतिम समय—सीमा की कोई स्पष्ट परिमाषा नहीं दी गई है । कंटेनरों के अबतरण का वास्तविक समय टैली बलकि द्वारा दर्ज किया जाता है और निःशुल्क समय के परिकलन तथा किराया लगाने के लिए अंतिम समय—सीमा के रूप में माना जाता है ।
- सभी मानों के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय—सीमा' की साझा परिमाषा अपनाने का टीएएमपी का सुझाव व्यावहारिक नहीं हो सकता, क्योंकि प्रचालन के कार्य—क्षेत्र में अलग—अलग मानों की अलग—अलग खास विशेषताएं हैं ।
- चूंकि, कंटेनरों के लिए अंतिम समय—सीमा और निःशुल्क दिवसों की परिमाषा में परिवर्तन के कारण पीएसए एसआईसीएल पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, इसलिए टीपीटी ने इस विषय पर उनसे कोई चर्चा नहीं की ।
- सीमाशुल्क लाइसेंसधारक एजेंटों की वित्तीय कठिनाइयां दूर करने के लिए यह प्रस्ताव किया जाता है कि प्रस्तावित परिवर्तन पूर्व—प्रभाव से लागू किए जाएं ।

5. इस प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीएल से 'दिवस' और 'अंतिम समय—सीमा' की अपनी परिमाषाओं को बदलने की समावना का पता लगाने के लिए अनुरोध किया था, जो कि टीपीटी के लिए अधिक सुविधाजनक दिखाई देती है । जेनपीटी और एनएसआईसीटी, दोनों द्वारा अपनाई जाने वाली 'दिवस' और 'अंतिम समय—सीमा' की परिमाषाएं टीपीटी के मॉडल के समान हैं । पीएसए एसआईसीएल की टिप्पणियां नीचे दी गई हैं :—

- 'दिवस' और 'अंतिम समय—सीमा' की उनकी परिभाषाएं प्रदान की गई सेवाओं के परिकलन के लिए अधिक उपयुक्त हैं, क्योंकि यह घटना—प्रेरित है । उनके पास टर्मिनल में होने वाली प्रत्येक घटना का पता लगाने के लिए प्रचालनात्मक प्रक्रियाएं और आवश्यक सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली है और बिल प्रणाली तदनुसार तैयार की गई है ।
- टीपीटी कंटेनरों और अन्य प्रचालन के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय—सीमा' की अलग परिमाषाएं बना सकता है, क्योंकि यह कार्यकलाप सुनिश्चित है और इनसे कोई अस्पष्टता पैदा नहीं हो सकती ।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 6 सितम्बर, 2000 को टीपीटी में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान टीपीटी ने अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया और यह उल्लेख किया कि वे पीएसए एसआईसीएएल की परिभाषा को अपनाना चाहते हैं और उन्होंने पूर्व-प्रभाव से संशोधन करने का अनुरोध किया। संयुक्त सुनवाई में उपस्थित प्रयोक्ता/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकाय टीपीटी के प्रस्ताव से पूर्णतः सहमत थे और उन्होंने पूर्व-प्रभाव से संशोधन करने का अनुरोध किया।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने उमर कर आती है :-

- (i) पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल और टीपीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए यह अपेक्षित है कि पत्तन यार्ड और पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल में कंटेनर के रुकने और कंटेनर किराया लगाने के लिए निःशुल्क अवधि साथ-साथ चलेंगी। इस प्रसंग में यह आवश्यक है कि कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय-सीमा' की परिभाषा पीएसए एसआईसीएएल और टीपीटी, दोनों के लिए एक समान होगी।
- (ii) यद्यपि, टीपीटी ने कंटेनरों के लिए 'दिवस' और 'अंतिम समय-सीमा' की परिभाषा को बदलने का प्रस्ताव किया है, फिर भी यह पाया गया है कि टीपीटी के वर्तमान दरों के मान में 'अंतिम समय-सीमा' की कोई स्पष्ट परिमाण नहीं है। इसे देखते हुए, यह मामला 'दिवस' और 'अंतिम समय-सीमा' को परिभाषित करने वाला एक प्रावधान शामिल करने से संबंधित है।
- (iii) यह माना जा सकता है कि टीपीटी का प्रस्ताव इन परिभाषाओं को पीएसए एसआईसीएएल के समनुरूप बनाने के लिए है। टीपीटी ने यह प्रस्ताव इसके प्रयोक्ताओं के अनुरोध के अनुपालन में किया है, जिन्हें अन्यथा कंटेनरों के भंडारण पर अधिक किराये का भुगतान करना होगा। सभी प्रयोक्ता (कुछ सीमा तक सीएसएलए को छोड़कर) टीपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करने में एकमत थे।
- (iv) पत्तन न्यास और बीओटी आपरेटर दोनों के मामले में एक साझा परिमाण निर्धारित करने की आवश्यकता बिना किसी संदेह के अनुभव की जा चुकी है। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित परिमाणों को टीपीटी में शामिल करने और पीएसए एसआईसीएएल के मामले में भी इसे लागू करने की सम्भावना का पता लगाने के लिए इस प्राधिकरण ने इस मामले की जांच की है। पीएसए एसआईसीएएल के दरों के मान का अनुमोदन करते समय यह प्राधिकरण इस पहलू की पहले ही जांच कर चुका है। उस मामले से संबंधित हमारे आदेश में यह पाया गया है कि अन्य महापत्तनों में अनुभव से पता चला था कि पत्तन के माल उतारने का कार्य पूरा होने के समय से प्रारंभ निःशुल्क भंडारण अवधि निर्धारित करने की व्यवस्था अव्यावहारिक थी। इसे देखते हुए, अन्य पत्तनों ने यह स्थिति अपनाई थी कि निःशुल्क भंडारण अवधि अवतरण की तारीख के बाद की अगली तारीख से आरंभ होगी। प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीएएल के खिचार को सही पाया है कि उनकी उन्नत सूचना प्रौद्योगिकी प्रणालियों के साथ यार्ड में रुकने के समय सहित सभी कंटेनरों के आवागमन पर नजर रखने की उनके पास क्षमता है। तदनुसार, प्राधिकरण ने पहले ही निर्धारित किया था कि निःशुल्क भंडारण अवधि पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल में पोत से माल की उत्तराई पूरी होने के समय से आरंभ होनी चाहिए।
- (v) उपयुक्त के मददेनजर, पीएसए एसआईसीएएल की व्यवस्था में हस्तक्षेप करना आवश्यक नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि कंटेनर में लदान और उत्तराई टीपीटी की बजाय पीएसए एसआईसीएएल द्वारा की जाएगी।

और 'निःशुल्क दिवसों' के अलग-अलग प्रावधान हैं। यह परिवर्तन पूर्व-प्रभाव से लागू करने के लिए तूतीकोरन पत्तन के न्यासी बोर्ड ने भी समर्थन किया है। इसे देखते हुए, इस प्राधिकरण को इन परिवर्तनों को 23 दिसम्बर, 99 से पूर्व-प्रभाव से लागू करने पर कोई आपत्ति नहीं है।

- (vi) सीएसएलए ने अनुरोध किया है कि 'दिवस' को 00:00 बजे से 23:59 बजे के रूप में परिभाषित किया जाएगा और 'अंतिम समय-सीमा' को अवतरण के दिन के अगले दिन के रूप में निर्धारित किया जाएगा। चूंकि, पीएसए एसआईसीएल के दरों के मान में 24 घंटे के आधार पर भंडारण प्रभाव लगाने का प्रावधान है, इसलिए सीएसएलए के अनुरोध के अनुसार 'दिवस' को परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है। चूंकि, 'अंतिम समय-सीमा' परिभाषित करने की पीएसए एसआईसीएल पद्धति के गुणों की ऊपर पैराग्राफ (iii) में पहले ही चर्चा की जा चुकी है, इसलिए सीएसएलए द्वारा समर्थित पद्धति को स्वीकार करने के लिए कोई औचित्य नहीं है।
- (vii) यह उल्लेखनीय है कि 'दिवस' और 'अंतिम समय-सीमा' की परिभाषाओं को बदलने संबंधी टीपीटी का प्रस्ताव केवल कंटेनरों के संबंध में है। आदर्शतः, दरों के मान में परिभाषाएं कार्गो की श्रेणियों के संदर्भ में न होकर बल्कि संपूर्ण पत्तन के लिए साझा होगी। तथापि टीपीटी ने उल्लेख किया है कि अन्य कार्गो के मामले में 'अंतिम समय-सीमा' को लागू करने में कोई कठिनाई नहीं है। टीपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि सभी मानों के लिए साझा परिभाषा व्यावहारिक नहीं हो सकती, क्योंकि विभिन्न मानों की उनके प्रचालनों के कार्यक्षेत्र में अलग-अलग खास विशेषताएं हैं। चूंकि, कार्गो की अन्य वस्तुओं के संबंध में परिभाषा के परिवर्तन से अन्य कठिनाईयां उत्पन्न हो सकती हैं, जिनका यह प्राधिकरण तत्काल मूल्यांकन करने की स्थिति में नहीं है। केवल कंटेनरों के संबंध में परिभाषाएं बदलने के टीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है। तथापि, यह प्राधिकरण संपूर्ण पत्तन के लिए एक साझा परिभाषा निर्धारित करने की संभावना की उस समय जांच करेगा, जब टीपीटी के प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव को विचारार्थ हाथ में लिया जाएगा।

8. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण तूतीकोरन पत्तन के दरों के मान में निम्नलिखित संशोधनों को 23 दिसम्बर, 99 से पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित करता है :

#### 'आयात' लदान वाले और खाली कंटेनर

निःशुल्क भंडारण अवधि पोत से माल की उत्तराही पूरी होने के समय से आरंभ होगी। निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त होने पर भंडारण किराया सुपुर्दगी के समय तक के लिए लगाया जाएगा। प्रभाव 24 घंटा आधार पर परिकलित किए जाएंगे।'

'निर्यात लदान वाले और खाली कंटेनर'

निःशुल्क भंडारण अवधि ऐसे कंटेनर की प्राप्ति के समय से आरंभ होगी। निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त होने पर भंडारण किराया कंटेनर के यार्ड छोड़ने के समय तक के लिए परिकलित किया जाएगा। 'प्रभार 24 घंटा आधार पर परिकलित किए जाएंगे।'

'पोतांतरण/पुनर्निर्यात लदान वाले और खाली कंटेनर'

निःशुल्क भंडारण अवधि पहले वाहक से माल उत्तराई पूरी होने के बाद के समय से आरंभ होकर दूसरे वाहक के बर्थिंग के समय तक की होगी। यदि भंडारण अवधि निःशुल्क अवधि से अधिक हो जाती है, तब भंडारण किराया निःशुल्क अवधि समाप्त होने के पश्चात से लेकर लिफ्ट-आन के समय तक के लिए परिकलित किया जाएगा। प्रभार 24 घंटा आधार पर परिकलित किए जाएंगे।'

9. टीपीटी को उपर्युक्त प्राक्धानों को अपने दरों के मान में उचित रूप में शामिल करने का निर्देश दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

New Delhi, the 10th October, 2000

**No. TAMP/46/2000-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust with respect to the definitions of 'day' and 'cut off time' for levy of container storage charges with retrospective effect from 23rd December, 1999, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No. TAMP/46/2000 - TPT**

The Tuticorin Port Trust

Applicant

**ORDER**

( Passed on this 26th day of September 2000 )

This case relates to a proposal made by the Tuticorin Port Trust (TPT) to amend its Scale of Rates with respect to the definitions of 'day' and 'cut off' time for levy of container storage charges with retrospective effect from 23 December 1999, i.e. the date of last general revision of Scale of Rates of the TPT.

2. The TPT has stated the following points in support of its proposal:
  - (i). The Import and Export of containers from Ship to Shore and Shore to Ship are handled at the PSA SICAL Terminal which functions inside the Port security wall. Also the Port's stuffing and destuffing Yard for Export and Import containers is inside the security wall.
  - (ii). The TAMP while approving the Scale of Rates of the PSA SICAL Terminal Limited, directed that the free time for dwelling of the Containers and levy of Container Rentals in the Port Yard and in the PSA SICAL Terminal shall run concurrently.
  - (iii). As per the provisions of the Scale of Rates of the TPT,
    - (a) the 'day' is reckoned as 6 a.m. to 6 a.m. of the following day for levy of storage charges on empty and loaded Containers inside and outside the security wall; and,
    - (b) the 'cut off time' for levy of Container Storage Charges shall commence from the time of landing of the Container from the vessel at the wharf for import and the arrival of Container at the container Yard for exports.
  - (iv). As per the provisions of the Scale of Rates of the PSA SICAL Terminal,
    - (a) the 'day' shall commence on 24 hours basis from the 'cut off time' as stated below; and,
    - (b) the 'cutoff time' for levy of storage charge on the container shall commence from the time of complete discharge of all the containers from the vessel for import Containers and the arrival of the containers at the container Yard for export containers.
  - (v). On account of different provision for reckoning the 'cut off time' and definitions of 'day' at the TPT and the PSA SICAL Terminal for calculation of free time and Container rental, users have to pay more rentals than they will pay in case of uniformity of provisions.

- (vi). In order to overcome the above difficulty and to simplify the procedure, it is proposed to change the definition of 'day' and 'cut off time' to make it congruent with that of the PSA SICAL Terminal.
3. The proposal was circulated to the Port users / representative bodies of users and PSA SICAL Terminals Limited for their comments. The comments received are summarised as follows:

**The Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA)**

They fully agree with the proposal.

**PSA SICAL Terminal Limited**

They have no objection to the proposal in principle. They have requested to consider the following points:

- (a). On expiry of the free storage period, the store rent for export laden and empty containers shall be calculated up to the actual time of berthing of the vessel and not up to the time the container leaves the yard.
- (b). As per the license agreement, the PSA SICAL Terminal is to handle all the container vessels and hence there is no need for Inter-terminal transfer. If a container leaves their Terminal, the transhipment status is lost. If in future transhipment takes place based on inter terminal transfer, then, the total stay time can be calculated based on completion of discharge of first carrier to the actual time of berthing of the second carrier.

**The Container Shipping Lines Association of India (CSLA)**

- (a). The PSA SICAL should have adequate space to receive and deliver the boxes directly rather than moving them via TPT operated area which is causing additional cost and complications.
- (b). 'Day' should be defined as 00:00 hours to 23:59 hours, which is an international norm.
- (c). If necessary, the free time should be altered and consideration be given to charging from the day following the day of landing with 'day' as defined above.
- (d). Greater emphasis has to be given to providing value for money through productivity improvements.

**The Customs Licensed Agents' Association (CLAA)**

They fully agree with the proposed made by the TPT.

**The Shipping Corporation of India Limited (SCI)**

They have no objection to the proposal of the TPT.

**The Indian National Shipowners Association (INSA)**

They have no objection to the proposal of the TPT.

**The Tuticorin Stevedores' Association (TSA)**

They welcome the proposal and fully support it.

**The Tuticorin Chamber of Commerce & Industry (TCCI)**

They have no comments to offer.

4. The TPT was requested to furnish clarifications on some points. The TPT has given the following clarifications:

- (i) There is no clear definition of the cut off time neither in the Scale of Rates notified during 1999, nor in the previous Scale of Rates of the TPT. The actual time of landing of the containers is recorded by Tally clerks and taken as cut off time for calculating the free time and levy of Rent.
- (ii). The suggestion of the TAMP to have common definitions of 'day' and 'cut off time' for all the Scales may not be practicable as different Scales have different salient features in their scope of operation.
- (iii). Since the PSA SICAL will not be affected due to the change in the definition of cut off time and free days for containers, the TPT did not discuss the same with them.
- (iv). To mitigate financial hardships to the Customs Licensed Agents, it is proposed to give retrospective effect to the changes proposed.

5. The Authority requested the PSA SICAL to explore the possibility of changing its definitions of 'day' and 'cut off time' to those of the TPT which appears to be more convenient. Also, the definitions of 'day' and 'cut off time' followed by both the JNPT and the NSICT are similar to the TPT model. Comments of the PSA SICAL are given below:

- (i). Their definitions of 'day' and 'cut off time' are more suitable for computation of the services rendered as it is event-triggered. They have the necessary IT System, and operational procedures to track each and every event that takes place in the Terminal and the Billing system is designed accordingly.
- (ii). The TPT can have separate definitions of 'day' and 'cut off time' for containers and other operation since these activities are well defined and give rise to no ambiguity.

6. A joint hearing in this case was held on 6 September 2000 at the TPT. During the joint hearing, the TPT presented its proposal and mentioned that it wanted to adopt the PSA – SICAL definition and requested for the amendment with retrospective effect. The users / representative bodies of the users present at the joint hearing fully agreed with the TPT proposal and requested for a retrospective revision.

7. With reference to the totality of information collected during the proceedings of the case, the following position emerges:

- (i). The container handling operations at the PSA SICAL Terminal and the TPT require that the free period for dwelling of container and levy of container rentals in the port yard and in the PSA SICAL Terminal shall run concurrently. In this context, it is imperative that the definition of 'day' and 'cut off time' for levy of storage charge on containers shall be the same for both the PSA SICAL and the TPT.
- (ii). Even though the TPT has proposed to change the definition of 'day' and 'cut off time' of containers, it is observed that there is no clear definition of 'cut off time' in the existing Scale of Rates of the TPT. That being so, the case is for introduction of a provision defining 'day' and 'cut off time'.
- (iii). It is to be recognised that the proposal of the TPT is to make these definitions congruent with those of the PSA SICAL. This proposal has been made by the

TPT in deference to the request of its users, who will have otherwise have to pay more rental on storage of containers. All the users (except the CSLA) have been unanimous in unconditionally endorsing the proposal of the TPT.

- (iv). Though the need for prescribing a common definition in the case of both the Port Trust and the BOT operator has been established without any doubt, the matter has been examined by this Authority to find out the feasibility of introducing the definitions prescribed in the Scale of Rates of the NSICT and the JNPT in the TPT and to make it applicable to the case of the PSA SICAL also. This aspect has already been examined by this Authority while approving the Scale of Rates of the PSA SICAL. In our Order relating to that case, it was observed that experience in other major ports had found the arrangement of prescribing the free storage period commencing from the time of completion of discharge of the vessel to be impractical. That being so, the other ports had come to adopt the position that the free storage period would commence from the date following the date of the landing. The Authority found merit in the contention of the PSA SICAL that it had the ability to track all container movements including their dwell time in the yard with their advanced IT systems. Accordingly, the Authority had already prescribed that the free storage period should commence from the time of completion of the discharge of the vessel in the PSA SICAL Terminal.

In view of the above, it is not necessary to interfere with the arrangement at the PSA SICAL. It is noteworthy that container loading and unloading will be carried out by the PSA SICAL and not by the TPT.

- (v). The TPT has proposed to change the definitions of 'day' and 'cut off time' with retrospective effect from 23 December 99, the date of revision of the Scale of Rates of the TPT. The TPT has pleaded for a retrospective effect to mitigate financial hardship to the Custom's Licensed Agents because they have to pay excess rent to the Port Trust because of different provisions of 'cut off time' and 'free days' in the Scale of Rates of the Port Trust and the PSA SICAL. The change with retrospective effect has also been endorsed by the Board of Trustees of the Port of Tuticorin. That being so, the Authority has no objection to effect the changes retrospectively with effect from 23 December 99.
- (vi). The CSLA has requested that 'day' shall be defined as from 0000 hours to 2359 hrs and 'cut off time' shall be prescribed as from the day following the day of landing. Since the Scale of Rates of the PSA SICAL provides for levying storage charges on a 24-hour basis, there is no requirement to define the day as requested by the CSLA. Since the merits of the PSA SICAL method of defining 'cut off time' has already been discussed in paragraph (iii) above, there is no justification for accepting the method advocated by the CSLA.
- (vii). It is noted that the TPT proposal for change of definitions of 'day' and 'cut off time' is only in respect of containers. Ideally, definitions in the Scale of Rates shall be common for the port as a whole and not with reference to categories of cargoes. However, the TPT has pointed out that there is no difficulty in enforcing the 'cut off time' in case of other cargo. The TPT has also pointed out that having a common definition for all the scales may not be practicable as different scales have different salient features in their scope of operations. Since change of definition in respect of other commodities of cargo may give rise to other implications, which the Authority is not in a position to assess readily, the proposal of the TPT to change the definitions only in respect of containers is accepted. The Authority, however, will examine the possibility of prescribing a common definition for the port as a whole when the proposal for the next general revision of tariffs of the TPT will be taken up for consideration.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Authority approves the following amendments to the Tuticorin Port Scale of Rates with retrospective effect from 23 December 99:

**'Import laden and empty containers:**

The free storage period shall commence from the time of completion of discharge of the vessel. On expiry of the free storage period, storage rent shall be levied upto the time of delivery. The charges shall be calculated on a 24-hour basis'.

**'Export laden and empty containers:**

The free storage period shall commence from the time such a container is received. On expiry of the free storage period, storage rent shall be calculated upto the time the container leaves the yard. The charges shall be calculated on a 24-hour basis'.

**'Transhipment & Re-export laden and empty containers:**

The free storage period shall commence from the time of completion of discharge after the first carrier to the time of berthing of the second carrier. If the storage period exceeds the free period, the store rent shall be calculated after the expiry of the free period to the time of lift on. The charges shall be calculated on a 24-hour basis'.

9. The TPT is directed to include the above provisions appropriately in its Scale of Rates.

S. SATHYAM, Chairman  
[ADVT/III/IV/143/2000/Exty.]

